



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 12.3.2010
COM(2010)88 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA
AL CONSIGLIO**

Analisi della relazione tra la convenzione IMO di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, la convenzione di Basilea e il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA AL CONSIGLIO

Analisi della relazione tra la convenzione IMO di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, la convenzione di Basilea e il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti

1. INTRODUZIONE

A seguito della comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi"¹, il 21 ottobre 2009 il Consiglio ha invitato la Commissione ad analizzare la relazione tra la convenzione IMO di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (di seguito "convenzione di Hong Kong"), la convenzione ONU di Basilea (di seguito "convenzione di Basilea") e il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti². La Commissione è stata inoltre invitata a riferire al Consiglio sull'argomento entro il 2010, e, se del caso, ad elaborare proposte legislative in linea con le decisioni adottate dalla conferenza delle parti della convenzione di Basilea e della convenzione di Hong Kong.

Come richiesto nelle conclusioni del Consiglio, la presente comunicazione analizza la relazione tra i tre strumenti giuridici, tenendo conto dell'importanza – sottolineata dal Consiglio stesso – di garantire la complementarietà e la coerenza tra le diverse disposizioni giuridiche in materia di riciclaggio delle navi. Il Consiglio ha inoltre fatto riferimento alla valutazione, in corso su scala internazionale, relativa al livello di controllo e di applicazione stabilito dalla convenzione di Basilea e dalla convenzione di Hong Kong. In una seconda fase, alla luce delle summenzionate decisioni della conferenza delle parti, la Commissione potrà esaminare la possibilità di presentare opportune proposte legislative, comprese misure intese ad attuare la convenzione di Hong Kong. Prima di presentare - a livello UE - qualsivoglia proposta di atto legislativo o di modifica di atto legislativo, sarà necessario valutarne l'impatto ambientale, economico e sociale³.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE, OBIETTIVO E APPLICABILITÀ DEI VARI STRUMENTI GIURIDICI

2.1 Convenzione di Hong Kong

La convenzione di Hong Kong è stata adottata il 15 maggio 2009 ed è attualmente aperta alla firma e alla ratifica dei singoli paesi che fanno parte dell'IMO. Tra le parti della convenzione non ha potuto figurare l'UE, ma soltanto i suoi singoli Stati membri.

¹ COM(2008) 767 definitivo.

² Regolamento (CE) n. 1013/2006, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1).

³ SEC (2009) 92.

2.1.1 Obiettivi

La convenzione di Hong Kong, che per la comunità internazionale rappresenta un grande successo, propone un approccio che segue il principio “dalla culla alla tomba”, cioè un sistema di controllo e di applicazione che va dall’inizio alla fine del ciclo di vita delle navi: dalla progettazione al riciclaggio, passando attraverso la costruzione e la fase operativa. La convenzione stabilisce, a livello globale, i requisiti obbligatori da rispettare per garantire un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l’ambiente, da realizzare in maniera efficiente ed efficace. Per migliorare le norme che disciplinano l’industria del riciclaggio delle navi, la convenzione si basa, in particolare, sul controllo e sulla certificazione delle navi, sull’autorizzazione degli impianti di riciclaggio e su requisiti specifici quali l’obbligo per gli armatori di stabilire l’inventario dei materiali pericolosi a bordo delle loro navi, l’obbligo per gli impianti di riciclaggio di definire un piano per il riciclaggio delle navi e l’obbligo per gli Stati di bandiera di effettuare un controllo finale allo scopo di rilasciare un certificato internazionale attestante l’idoneità al riciclaggio della nave. Un elemento importante è costituito dalle restrizioni sull’uso di materiali pericolosi nella costruzione navale.

2.1.2 Ambito di applicazione: quali sono le navi interessate?

La convenzione di Hong Kong si applica alla maggior parte delle navi commerciali e di proprietà privata, con alcune eccezioni⁴. La convenzione non si applica alle navi di stazza inferiore a 500 GT, alle navi da guerra, alle navi ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate solo per servizi non commerciali, e alle navi impiegate per il trasporto nazionale. La convenzione, tuttavia, prevede che queste navi, per quanto ragionevole e possibile, operino in modo conforme alla convenzione stessa. La convenzione si applica alle navi da rottamare: essa menziona infatti le navi private delle attrezzature o dei mezzi di propulsione, senza però riferirsi ad alcun concetto di rifiuti o rifiuti pericolosi.

2.1.3 Ambito di applicazione: quali sono gli impianti di riciclaggio interessati?

La convenzione di Hong Kong si applica agli impianti di riciclaggio delle navi, cioè ad un’area delimitata che comprenda un sito, un cantiere o un impianto utilizzato per il riciclaggio delle navi⁵. Il riciclaggio delle navi consiste nell’attività di demolizione delle navi intesa a recuperare componenti e materiali da ritrattare e riutilizzare, e comprende lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito del riciclaggio. Le operazioni intermedie, l’ulteriore trasformazione, smaltimento o gestione dei rifiuti in impianti separati non sono comprese nell’ambito di applicazione della convenzione⁶.

2.1.4 Applicabilità

Ciascuna delle parti deve garantire che le navi che battono la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità siano controllate e certificate in conformità con la convenzione di Hong Kong⁷. L’armatore deve notificare all’amministrazione del suo Stato di bandiera la propria intenzione di riciclare una nave in tempo utile e per iscritto, in modo da consentire all’amministrazione di prepararsi al controllo e alla certificazione⁸.

⁴ Articolo 2, paragrafo 7, e articolo 3.

⁵ Articolo 2, paragrafo 11.

⁶ Articolo 2, paragrafo 10.

⁷ Articolo 5.

⁸ Regola 24.

Gli impianti di riciclaggio delle navi che operano sotto la giurisdizione di una delle parti devono soddisfare i requisiti previsti dalla convenzione e disporre di un'autorizzazione conforme alla convenzione stessa. Gli impianti di riciclaggio delle navi devono approntare un piano per il riciclaggio. La convenzione contiene disposizioni relative allo scambio di informazioni tra le parti, alle ispezioni delle navi e alle infrazioni.

Gli impianti di riciclaggio devono essere gestiti in modo tale da evitare effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente, garantire una gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente, assicurare la preparazione e la capacità di rispondere alle emergenze e garantire la sicurezza e la formazione dei lavoratori. Gli impianti devono stabilire e applicare procedure che tengano conto degli orientamenti specifici che saranno definiti dall'IMO. Per garantire che la convenzione sia attuata e applicata in maniera efficace e a livello mondiale saranno messi a punto almeno sei orientamenti⁹. Il primo, relativo all'inventario dei materiali pericolosi, è stato adottato il 17 luglio 2009¹⁰. L'elaborazione degli orientamenti sul riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente è già in fase avanzata.

2.1.5 Rispetto dell'applicazione

Nelle rispettive giurisdizioni, le parti devono proibire qualsivoglia violazione della convenzione e stabilire sanzioni sufficientemente severe per scoraggiare tali violazioni ovunque. Le parti devono collaborare ai fini dell'accertamento delle violazioni e dell'applicazione della convenzione.

Una nave che si trovi in un porto o terminale offshore di una delle altre parti può essere soggetta ad ispezioni intese a determinare la sua conformità con la convenzione. Tali ispezioni dovranno limitarsi a verificare la presenza a bordo dei certificati richiesti, che, se validi, devono essere accettati. Ispezioni più dettagliate potranno essere realizzate soltanto se richiesto da una delle altre parti, sulla base di prove sufficienti. Deve essere compiuto ogni possibile sforzo per evitare che la nave venga indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta; in caso contrario, la nave avrà diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti.

Se si constata che una nave viola la convenzione, la parte che effettua l'ispezione può prendere iniziative per avvertire la nave in questione, trattenerla, respingerla o escluderla dai propri porti. In questo caso, essa dovrà immediatamente informare l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave interessata e l'IMO.

Ciascuna delle parti dovrà stabilire un meccanismo inteso a garantire la conformità dei suoi impianti di riciclaggio, compresa la definizione e l'efficace uso di disposizioni in materia di ispezione, controllo e applicazione, nonché il diritto di accedere alla nave e di effettuare il campionamento. Ciò può comprendere sistemi di audit¹¹. A seguito di una richiesta motivata di ispezione proveniente da un'altra della parti¹², la parte destinataria della richiesta deve ispezionare la nave o l'impianto di riciclaggio ed elaborare una relazione. Tale relazione dovrà essere inviata alla parte richiedente, accompagnata dalle informazioni sulle eventuali azioni intraprese o da intraprendere, e all'IMO, affinché intervenga opportunamente.

⁹ Cfr. la 4^a risoluzione adottata dalla conferenza diplomatica il 15 maggio 2009.

¹⁰ Risoluzione MEPC. 179 (59).

¹¹ Regola 15.

¹² Articolo 9.

In questa fase è difficile valutare correttamente il livello di controllo e di applicazione che sarà raggiunto - nella sua interezza - dalla convenzione di Hong Kong. Il sistema di controllo e di applicazione previsto è adattato alle specificità del contesto marittimo, ma la sua effettiva riuscita dipenderà dalle circostanze economiche e dall'accortezza con cui gli Stati adotteranno provvedimenti normativi e di applicazione.

2.2 Convenzione di Basilea

La convenzione ONU di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento è stata adottata nel 1989. Le parti della convenzione di Basilea sono l'UE e tutti i suoi Stati membri.

2.2.1 Obiettivi

La convenzione di Basilea è stata adottata principalmente come strumento per disciplinare i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi. L'obiettivo generale della convenzione è quello di proteggere la salute umana e l'ambiente dagli effetti nocivi che potrebbero risultare dalla generazione, la gestione, i movimenti transfrontalieri e lo smaltimento dei rifiuti pericolosi.

2.2.2 Ambito di applicazione: quali sono le navi interessate?

La convenzione si applica ai rifiuti pericolosi e a determinati altri rifiuti (rifiuti domestici misti e residui provenienti dall'incenerimento dei rifiuti domestici), nonché ai rifiuti che la legislazione nazionale definisce come pericolosi. La convenzione concerne la demolizione delle navi in quanto una nave inviata in demolizione solitamente contiene materiali pericolosi, e quindi tale invio può essere considerato una spedizione di rifiuti pericolosi. Una nave, in realtà, può essere definita come "rifiuto" in base alla convenzione di Basilea, e, nel contempo, come "nave" in base ad altre norme internazionali¹³. La convenzione di Basilea, pertanto, si applica a tutte le navi che, ai sensi della convenzione, si definiscono come "rifiuti". Non è prevista alcuna eccezione per nessun tipo di nave.

2.2.3 Ambito di applicazione: quali sono gli impianti di riciclaggio interessati?

Sono interessati tutti i tipi di impianti, nelle varie fasi della gestione dei rifiuti: raccolta, trasporto, riciclaggio, recupero e smaltimento, compresa la sorveglianza dei siti di smaltimento¹⁴.

2.2.4 Applicabilità

Ai sensi della convenzione di Basilea, per "rifiuti" si intendono "sostanze od oggetti che si smaltiscono, che si ha l'intento di smaltire o che si è tenuti a smaltire, in virtù delle norme del diritto interno"¹⁵. Tra i principali obblighi delle parti figurano quello di ridurre al minimo la generazione e i movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi, nonché quello di garantire la disponibilità di impianti di smaltimento adeguati¹⁶.

¹³ Cfr. la decisione VII/26 adottata nel 2002.

¹⁴ Articoli 2, paragrafo 1, e annesso IV.

¹⁵ Articolo 2, paragrafo 1.

¹⁶ Articolo 4.

Per i movimenti transfrontalieri tra le parti, la convenzione stabilisce un sistema di controllo con una procedura di previo assenso informato (*prior informed consent*, PIC), in virtù del quale si richiede - prima che il movimento transfrontaliero possa aver luogo - un'autorizzazione scritta agli Stati di esportazione, a quelli di importazione, e, se del caso, a quelli di transito; un contratto tra l'esportatore e il soggetto responsabile dello smaltimento; e, possibilmente, un'assicurazione, una cauzione o altra garanzia.

Il principio della “gestione razionale dal punto di vista ecologico dei rifiuti pericolosi” (*environmentally sound management*, ESM) è un obiettivo centrale, che si applica a tutti gli impianti che recuperano o smaltiscono rifiuti¹⁷. Gli impianti di riciclaggio delle navi devono essere autorizzati in conformità con i principi ESM stabiliti nella convenzione, ulteriormente precisati in una serie di orientamenti tecnici. In base agli orientamenti tecnici sulla demolizione delle navi contenuti nella convenzione di Basilea, l'“arenamento” non è consentito, in quanto per il contenimento totale della nave sono necessari pavimenti impermeabili in tutte le fasi del processo di demolizione¹⁸.

Il traffico illecito di rifiuti pericolosi o di altri rifiuti è un reato. Ciascuna delle parti deve pertanto adottare misure giuridiche, amministrative e di altro tipo per attuare e far rispettare le disposizioni contenute nella convenzione¹⁹.

Il sistema di controllo previsto dalla convenzione prevede anche il divieto di importazione imposto da alcune delle parti, l'obbligo di presentare relazioni annuali, obblighi in materia di comunicazione e una procedura per la risoluzione delle controversie.

L'emendamento “divieto di Basilea” del 1995 proibisce tutti i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi dai paesi OCSE, dai paesi UE e dal Liechtenstein verso altri paesi²⁰. Benché non sia ancora entrato in vigore, nell'UE tale emendamento è comunque applicato.

2.2.5 Rispetto dell'applicazione

Il traffico illecito dovrebbe essere prevenuto attraverso la legislazione nazionale o interna, la cooperazione tra le parti e la trasmissione di informazioni al segretariato della convenzione di Basilea²¹.

Il meccanismo previsto dalla convenzione per promuovere l'attuazione e il rispetto delle norme vigenti adempie alla propria funzione attraverso un comitato composto da 15 membri²², che opera in spirito non conflittuale, trasparente e non vincolante.

Mentre il sistema di applicazione previsto dalla convenzione funziona relativamente bene per la maggior parte dei rifiuti pericolosi, per le navi da rottamare viene applicato piuttosto raramente, e risulta di difficile applicazione per la maggior parte della flotta mercantile mondiale. Nella pratica, i problemi specifici del sistema consistono nell'individuare il momento in cui una “nave” diventa un “rifiuto” e nello stabilire quale paese si configura come “Stato di esportazione”, secondo le definizioni contenute nella convenzione di Basilea.

¹⁷ Articolo 2.

¹⁸ Cfr. la decisione VI/24 adottata nel 2002.

¹⁹ Articolo 4, paragrafi 3 e 4.

²⁰ Cfr. la decisione III/1 adottata nel 1995.

²¹ Articolo 19.

²² Cfr. la decisione VI/12 adottata nel 2002.

2.3 Regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti

2.3.1 Obiettivi

Il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti mira a garantire la protezione dell'ambiente quando i rifiuti sono oggetto di spedizione²³. Esso dà attuazione, a livello UE, alla convenzione di Basilea e al cosiddetto “divieto di Basilea”, vietando tutte le esportazioni di rifiuti - pericolosi o meno - destinati allo smaltimento, ad eccezione delle esportazioni dirette verso i paesi EFTA. Non è prevista alcuna deroga. Tutti i rifiuti trasportati tra l'UE ed i paesi terzi - e all'interno dell'UE - devono essere gestiti senza mettere a rischio la salute umana e in maniera compatibile con l'ambiente per tutta la durata del trasporto e delle operazioni di recupero e smaltimento. I requisiti previsti dalla direttiva quadro UE relativa ai rifiuti e da altri atti legislativi UE, ad esempio in materia di salute e sicurezza dei lavoratori o relativi alla gestione specifica di taluni materiali quali l'amianto, devono essere rispettati²⁴.

2.3.2 Ambito di applicazione: quali sono le navi interessate?

Il regolamento si applica a tutte le navi che, ai sensi della direttiva quadro UE relativa ai rifiuti, si definiscono come “rifiuti”, ossia quando il detentore se ne disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsene²⁵.

2.3.3 Ambito di applicazione: quali sono gli impianti di riciclaggio interessati?

La legislazione UE in materia di rifiuti riguarda la gestione dei rifiuti a tutti i livelli e in tutti i tipi di impianto, comprese le operazioni intermedie, durante tutto il periodo di trasporto.

2.3.4 Applicabilità

Se una nave da rottamare - come spesso accade - contiene una o più delle sostanze pericolose elencate nell'allegato V al regolamento (ad esempio amianto o policlorodifenili (PCB)), essa è soggetta al divieto imposto sulle esportazioni. L'esportazione di navi da rottamare “non pericolose” può avvenire verso impianti di riciclaggio che sono in grado di garantire una gestione dei materiali pericolosi compatibile con l'ambiente²⁶. Nei paesi di destinazione gli impianti di riciclaggio devono essere gestiti in conformità con le norme sulla protezione della salute umana e dell'ambiente, che sono sostanzialmente equivalenti alle norme in vigore nell'Unione europea.

2.3.5 Rispetto dell'applicazione

Il regolamento è direttamente applicabile negli Stati membri, che devono adottare le misure necessarie per garantirne il rispetto, anche mediante l'introduzione di sanzioni. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri devono disporre, tra l'altro, ispezioni degli stabilimenti e delle imprese in conformità con la direttiva quadro relativa ai rifiuti, nonché controlli in loco sulle spedizioni dei rifiuti o sul loro recupero o smaltimento. Gli Stati membri, inoltre, devono cooperare, allo scopo di facilitare la

²³ Regolamento (CE) n. 1013/2006, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1), in particolare considerandi 1 e 42.

²⁴ Articolo 49, paragrafo 1.

²⁵ Direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

²⁶ Articolo 2, paragrafo 8, e articolo 49.

prevenzione e l'individuazione delle spedizioni illecite. Gli Stati membri devono designare le autorità competenti responsabili dell'attuazione del regolamento, nonché individuare il personale permanente e i punti di coordinamento responsabili della cooperazione e dei controlli fisici²⁷.

Nella pratica, risulta difficoltoso far rispettare il regolamento quando una nave diventa un "rifiuto" al di fuori delle acque europee, benché i tribunali nazionali abbiano preso alcune decisioni al riguardo²⁸. Recentemente le autorità di alcuni Stati membri hanno mostrato incertezze riguardo ai tempi e alle modalità di verifica dell'applicazione delle norme relative alle spedizioni di rifiuti per presunte navi in disuso.

3. RAFFRONTO TRA L'AMBITO DI APPLICAZIONE, GLI OBIETTIVI E L'APPLICABILITÀ DEI TRE STRUMENTI

Il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti e la convenzione di Basilea sono già in vigore a livello europeo. La convenzione di Basilea comprende attualmente 172 parti, tra le quali figurano quasi tutti gli Stati membri. Gli USA, invece, non sono parte contraente.

La disponibilità a ratificare la convenzione di Hong Kong da parte degli Stati di bandiera e di quelli che effettuano il riciclaggio sarà determinata dagli incentivi politici, giuridici ed economici ad aderire alla convenzione, diventandone una delle parti, o a restarne fuori. Gli Stati di bandiera potrebbero essere interessati ad aderire alla convenzione in presenza di un sistema di regole chiare e relativamente semplici, in grado di soddisfare le esigenze del pubblico, che chiede un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, senza però creare oneri non necessari per gli armatori e le amministrazioni. Gli Stati che effettuano il riciclaggio potrebbero essere interessati ad aderire qualora risultasse manifesto che la maggior parte degli armatori invierà le proprie navi esclusivamente verso gli impianti conformi alle nuove regole, e se i costi legati al miglioramento dell'industria del riciclaggio fossero controbilanciati da benefici economici. Affinché la convenzione entri in vigore è necessario che essa venga ratificata sia dagli Stati di bandiera che da quelli che effettuano il riciclaggio.

La convenzione di Hong Kong si applica all'intero ciclo di vita delle navi di stazza superiore a 500 GT, ad esclusione, come consueto, delle navi da guerra e delle navi possedute da uno Stato. Essa si applica dalla fase di costruzione fino al riciclaggio, che deve essere compatibile con l'ambiente. Il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti e la convenzione di Basilea si applicano a tutti i tipi di nave ritenute "rifiuti" e soggette a movimenti transfrontalieri verso impianti di riciclaggio gestiti in maniera compatibile con l'ambiente.

La convenzione di Hong Kong non prevede alcuna limitazione geografica alle esportazioni, a condizione che gli impianti di riciclaggio siano autorizzati e ubicati in un paese che sia parte della convenzione stessa. I destinatari della convenzione sono gli Stati di bandiera, nei quali le navi interessate sono registrate, e gli Stati che effettuano il riciclaggio.

Il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti ha definito alcune restrizioni geografiche, dato che le esportazioni verso determinati paesi sono proibite. Anche la convenzione di Basilea e il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti dispongono che gli impianti di

²⁷ Articolo 50.

²⁸ Cfr. la comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi", COM(2008) 767 definitivo.

riciclaggio devono essere autorizzati. I destinatari della convenzione di Basilea e del regolamento UE sono gli Stati di esportazione, gli Stati di importazione e, se del caso, gli Stati di transito.

La demolizione intesa a recuperare materiali e componenti da ritrattare e riutilizzare è ricompresa in tutti e tre gli strumenti giuridici in esame. Tuttavia, la successiva trasformazione e trattamento a valle dei componenti e dei materiali, quali ad esempio i procedimenti di recupero e riciclaggio e le operazioni di smaltimento, sono ricompresi soltanto nella convenzione di Basilea e nel regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti. Quest'ultimo ha un campo di applicazione particolarmente esteso, in quanto concerne gli impianti di riciclaggio che effettuano operazioni intermedie e poi il recupero e lo smaltimento finale.

I sistemi di controllo nel quadro delle procedure PIC e i divieti di esportazione previsti dalla convenzione di Basilea e dal regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti mirano a garantire che le navi da rottamare vengano gestite esclusivamente secondo i principi ESM definiti dagli orientamenti elaborati nell'ambito della convenzione di Basilea. Il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti va ancora oltre, dando attuazione al cosiddetto "divieto di Basilea" e vietando tutte le esportazioni di rifiuti pericolosi verso i paesi non appartenenti all'OCSE. La convenzione di Hong Kong dispone che le parti definiscano la legislazione, le regolamentazioni e le norme necessarie per garantire che gli impianti di riciclaggio vengano progettati, costruiti e gestiti in maniera sicura e compatibile con l'ambiente. La preparazione degli orientamenti tecnici relativi al riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente è già in fase avanzata. Tali orientamenti prevedono requisiti tecnici di cui le parti devono tenere conto nel dare attuazione alla convenzione di Hong Kong. Inoltre, saranno messi a punto orientamenti per l'autorizzazione di impianti di riciclaggio delle navi.

In base alla convenzione di Hong Kong, l'"arenamento" resterà un tema aperto fino a quando l'IMO non adotterà orientamenti in merito. In base agli orientamenti tecnici contenuti nella convenzione di Basilea, e al regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti, l'"arenamento" come metodo di demolizione non è consentito, ed è chiaramente convenuto che per il contenimento totale della nave sono necessari pavimenti impermeabili in tutte le fasi del processo di demolizione.

Per quanto riguarda il rispetto dell'applicazione, si può dire che il sistema di controllo e di verifica dell'applicazione per i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi istituito dalla convenzione di Basilea e dal regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti è rigoroso e funziona relativamente bene per la maggior parte dei rifiuti pericolosi, ma risulta di difficile applicazione pratica per le navi da rottamare.

Nella pratica, l'efficacia dei meccanismi previsti dalla convenzione di Hong Kong dipenderà da diversi fattori, quali ad esempio la politica di autorizzazione condotta dallo Stato che effettua il riciclaggio, la possibile partecipazione di terzi al monitoraggio e all'audit degli impianti di riciclaggio delle navi, l'esercizio dei poteri di controllo da parte dello Stato di approdo e l'esistenza di forti incentivi a favore del rispetto delle norme previste dalla nuova convenzione.

4. PROSSIME FASI

A livello internazionale, le prossime fasi procedurali prevedono una valutazione intesa ad accertare se la convenzione di Hong Kong stabilisce un livello di controllo e di applicazione equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea²⁹. Il settimo gruppo di lavoro con mandato aperto della convenzione di Basilea, che si riunirà dal 10 al 15 maggio 2010, è stato invitato ad effettuare una valutazione preliminare intesa ad accertare se la convenzione di Hong Kong, nella versione attuale, stabilisce un livello di controllo e di applicazione equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea, dopo aver messo a punto i criteri necessari per effettuare tale valutazione. I risultati di questa valutazione saranno poi trasmessi alla decima conferenza delle parti della convenzione di Basilea, che si riunirà nell'ottobre 2011, la quale li esaminerà e adotterà le misure opportune. A seguito di questa valutazione si prevede che le parti della convenzione di Basilea prenderanno una decisione in merito all'opportunità di presentare emendamenti alla convenzione stessa.

L'UE, da parte sua, dovrebbe contribuire a questo dibattito internazionale sul livello equivalente di controllo e intraprendere le azioni che si riveleranno necessarie. I singoli Stati membri sono caldamente incoraggiati a ratificare la convenzione di Hong Kong in via prioritaria, in modo da facilitarne l'entrata in vigore quanto prima e da determinare un cambiamento reale e concreto. In ogni caso, tuttavia, gli Stati membri restano tenuti ad adempiere agli obblighi giuridici derivanti dalla convenzione di Basilea e dal regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti.

²⁹ Cfr. la decisione IX/30 adottata nel 2008.

	Convenzione IMO	Convenzione di Basilea	Regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti
<u>Ambito di applicazione:</u> navi	Tutte le navi di proprietà privata da rottamare, ad eccezione di alcune navi di stazza inferiore a 500 GT. Sono escluse le navi da guerra e altre navi di proprietà di uno Stato.	Tutte le navi da rottamare.	Tutte le navi da rottamare.
<u>Ambito di applicazione:</u> impianti di riciclaggio	Il primo sito di smaltimento e riciclaggio. Sono esclusi gli impianti che effettuano operazioni intermedie e quelli che effettuano la successiva trasformazione e lo smaltimento dei rifiuti.	Tutti gli impianti di gestione dei rifiuti, compresi quelli di raccolta, trasporto, recupero intermedio e finale, smaltimento.	Tutti gli impianti di gestione dei rifiuti, compresi quelli di raccolta, trasporto, recupero intermedio e finale, smaltimento. Le operazioni intermedie sono esplicitamente contemplate.
Obiettivi e applicabilità	Controllo delle navi dalla progettazione al riciclaggio, passando attraverso la costruzione e la fase operativa. Tuttavia, i requisiti specifici per l'autorizzazione e la gestione compatibile con l'ambiente dei rifiuti pericolosi restano poco chiari fino a quando l'IMO non adotterà orientamenti al riguardo, attualmente in fase di elaborazione.	Procedura di previo assenso informato (PIC). Il principio della "gestione razionale dal punto di vista ecologico dei rifiuti pericolosi" (ESM) si applica a tutti gli impianti che recuperano o smaltiscono rifiuti, ed è definito da orientamenti che riguardano specificamente anche la demolizione delle navi. In base agli orientamenti di Basilea sull'ESM, l'"arenamento" come metodo di demolizione non è consentito, in quanto per il contenimento totale della nave sono necessari pavimenti impermeabili.	Procedura PIC. Viene data attuazione al "divieto di Basilea", che vieta le esportazioni di rifiuti pericolosi dai paesi OCSE verso tutti gli impianti dei paesi non appartenenti all'OCSE. L'esportazione di rifiuti non pericolosi verso gli impianti che non rispettano il principio ESM non è consentita. Il regolamento UE fa esplicito riferimento agli orientamenti tecnici della convenzione di Basilea in materia di ESM.